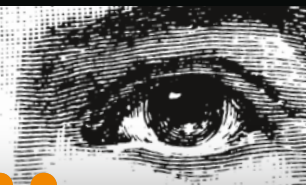


Gre. le point sur...



DÉCRYPTER

pôle gares

Des modifications à suivre

Dès son arrivée en avril, la nouvelle municipalité a décidé deux inflexions majeures sur le projet pôle gares : une végétalisation accrue sur le parvis et la non-réalisation de la passerelle aérienne de liaison. Explications et réactions.

Point important du réaménagement de la gare : l'évolutivité du projet » souligne Jacques Wiart, adjoint référent sur ce dossier. « Dans trente ans, la gare devra toujours répondre aux besoins. »

Sur le souhait de renforcer la présence végétale sur le parvis et l'architecture des bâtiments, comme de prévoir du mobilier d'attente ou de repos, l'unanimité se fait. « Nous avons demandé plus de verdure sur ce parvis qui nous semblait trop minéral » acquiesce Alain Lauriot, président de l'Union de quartier Arago Jean Macé Martyrs. « On approuve donc tout à fait la décision. On propose aussi que la place

Schuman soit plus verte, en imaginant des formes de cultures hors sol. »

Veiller à une bonne circulation

Pour Nathalie Teppe, présidente de l'association de développement des transports en commun (ADTC), pas de remarque en particulier, si ce n'est « une vigilance sur les accès de la gare en général ». Vigilance partagée par l'association des paralysés de France (APF) : « Nous n'avons bien sûr rien contre la végétalisation » précise Daniel Gros, « mais nous insistons sur le fait qu'il faudra des cheminements rectilignes et éviter les gymkhanas entre les fleurs... »

La présence des arbres sera plus marquée et leurs pieds traités en îlots plantés. Par contre, l'architecture des bâtiments ne permet pas l'intégration de végétation sur les toits et façades.

Les points de liaison à la loupe

Trop pentue, trop étroite, peu praticable : les points négatifs de la passerelle qui enjambait les voies ferrées l'ont écartée du projet. « La passerelle avait du sens pour séparer les trafics des voyageurs des circulations piétons traversantes »

note Maurice Ozil, président de Lahgglo, l'association d'habitants du Grand Grenoble. « Mais nous ne disposons pas d'éléments plus forts pour dire qu'elle était indispensable. »

Les souterrains de la gare focalisent par contre l'attention de toutes les associations. Le souterrain nord (sous la gare) doit être repensé pour plus de lisibilité et de sécurité. « Il doit être élargi, beaucoup plus agréable à traverser et les extrémités réfléchies de manière plus sympathique » précise Alain Lauriot. « Et la SNCF doit rouvrir ce passage la nuit, c'est le seul point de liaison interquartiers. » Quant au souterrain sud (côté tramway), sa prolongation est inscrite au programme pour un nouveau point de passage vers la place Schuman.

La concertation continue

« Il faut revenir vers le comité de suivi pour expliquer les évolutions et élargir le propos vers une gare plus attractive et fonctionnelle » glisse Maurice Ozil. Premier vœu exaucé : une réunion d'information est prévue pour la mi-octobre. ■ IT

La nouvelle entrée gare, située côté Schuman, comprendra notamment un commerce et un espace d'attente. À gauche on peut voir une innovation du genre : un silo à vélos, véritable parking à étages.



le point sur...



Vue depuis le nord : le parvis de la gare va être davantage végétalisé.

Un réaménagement pour quels objectifs ?

Quatre objectifs sont poursuivis.

- Accueillir le nombre croissant des voyageurs prévus.
- Moderniser les services en gare et améliorer le confort de tous.
- Faciliter les liaisons et l'usage de l'ensemble des modes de transports disponibles en gare.
- Donner à la gare de Grenoble l'image et la réalité d'un pôle d'échanges multimodal urbain moderne, bien inséré dans la ville.

©Gares et Connexions

Coût et calendrier

Le budget de réaménagement se monte à 36 millions d'euros. En octobre 2014, début des travaux de la nouvelle entrée de gare côté place Schuman et de la future gare routière. Puis sont prévus le réaménagement du bâtiment voyageur (janvier 2015 – juin 2016), les constructions des silos à vélos (novembre 2015 – juin 2016) et de la maison du vélo (février – août 2016). À confirmer, le prolongement du souterrain sud (à côté de l'arrêt tram) devrait débuter en 2016. Le réaménagement du parvis sera le fil rouge de la réhabilitation sur toute la période 2014-2016. ■

©Gares et Connexions



Qui fait quoi ?

Les partenaires sont au nombre de huit : l'État, la Région Rhône-Alpes, le Conseil général de l'Isère, Grenoble-Alpes Métropole, la ville de Grenoble, le SMTC, Réseau Ferré de France et la SNCF. Le département, l'agglomération et la ville ont décidé, pour faciliter la coordination des travaux, de transférer par convention leur maîtrise d'ouvrage à Gares et Connexions, l'agence de la SNCF. La ville de Grenoble était notamment en charge de la création de l'espace piéton couvert côté tram et de l'aménagement du parvis pour le dédier aux modes doux. La Métro prenant en charge la création de deux mille places de stationnement vélo de part et d'autre de la gare, en extérieur ou en silo. ■

L'ancien projet (la passerelle est toujours visible) permet de distinguer la Maison du vélo (devant la gare) et le silo à vélos de la place Schuman.

Rappel de la concertation

Gares et Connexions, agence de la SNCF, a mené une concertation du 28 novembre 2011 au 28 février 2012, auprès des Grenoblois et des utilisateurs de la gare. Une réunion publique s'est tenue le 16 décembre 2011, puis la ville de Grenoble a mené une démarche de dialogue public avec habitants, usagers et professionnels du site. Des membres de ce comité de suivi et de concertation, dont l'association d'habitants du Grand Grenoble (Lahgglo), ont transmis des contributions à différentes reprises. ■